CENTRO DI
RICERCHE
STORICHE
/ ROVIGNO

LA RICERCA

80
Novembre
2021

UNIONE ITALIANA / FIUME
UNIVERSITÀ POPOLARE / TRIESTE

Anno XXXII, n. 80
Pag. 1-24, Rovigno 2021
CDU 908 (497.12/.13Istria)
ISSN 2718-3793 (Online)
ISSN 1330-3503 (Stampa)

Sommario

1 **S. A. Ala Littoria – la sciagura aerea di Rovigno del 1936**
di Diego Han

5 **Albano e Ferruccio Albanese, "eredi" di Gregorio Draghicchio**
di Alberto Zanetti Lorenzetti

8 **Nel cuore della gente: Arsia, 28 febbraio 1940**
di Isabella Flego

12 **Le donne, a Pirano, ripristinano la "voga alla veneta"**
di Franco Stener

16 **Il 50° volume degli Atti del Centro di ricerche storiche**
di Rino Cigui

18 **Gabriello Puliti (ca. 1580-1642/3): francescano, compositore, "Accademico armonico detto l'Allegro"**
di Paola Delton

19 **Le navi da battaglia austro-ungariche nella Prima Guerra Mondiale 1914-1918**
di Marco Zelaschi

20 **Notizie in breve**

24 **Nuovi Arrivi in evidenza**

La Ricerca 80

Unione Italiana
Centro di ricerche storiche

Redazione ed amministrazione
Piazza Matteotti 13, Rovigno (Croazia),
tel. 00385 052 811-133,
fax 00385 052 815-786
Internet: www.crsrv.org
e-mail: info@crsrv.org

Comitato di redazione
Daniela Bišić Martinčić, Rino Cigui, Paola Delton, Matija Drandić, Diego Han, Raul Marsetič, Orietta Moscarda, Nicolò Sponza

Direttore responsabile
Raul Marsetič

Redattore
Nicolò Sponza

Progetto grafico e stampa
Grafomat

Ha collaborato
Leandro Budicin

Il presente volume è stato realizzato con i fondi del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale della Repubblica Italiana - Direzione Generale per l'Unione Europea

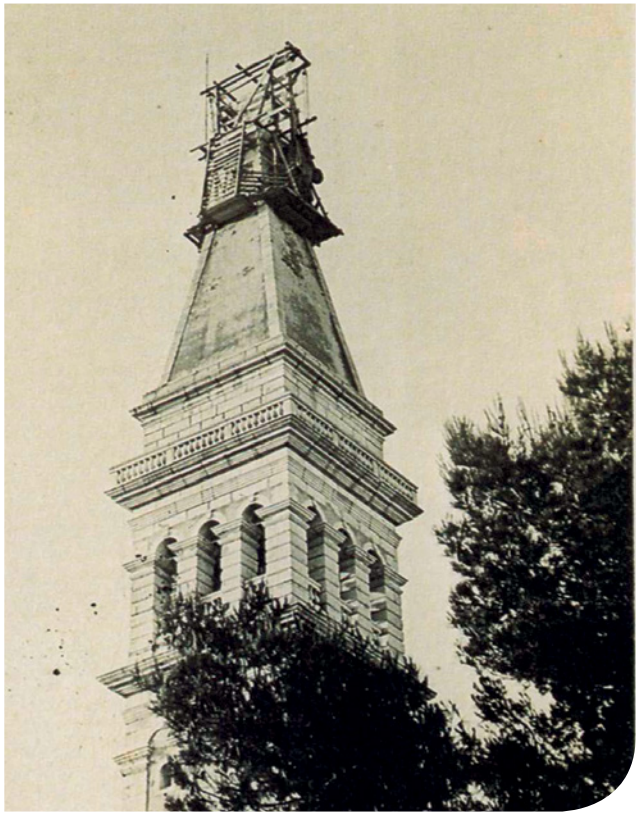
Proprietà letteraria riservata secondo le leggi vigenti

S. A. Ala Littoria – la sciagura aerea di Rovigno del 1936

DI DIEGO HAN

Una delle peculiarità più rappresentative della città di Rovigno è sicuramente la chiesa parrocchiale in stile barocco di Sant'Eufemia, la quale posizionata sul colle del *castrum* tardoantico sovrasta l'intero orizzonte cittadino. Sorto sui resti della chiesa medievale di S. Giorgio, il Duomo fu ristrutturato e rinnovato nel XVIII secolo dall'architetto veneziano Giovanni Dozzi, ed è tuttora dedicato per l'appunto sia al culto di Sant'Eufemia sia di San Giorgio. Parte integrante della chiesa è anche il campanile, il quale ha ottenuto la sua forma odierna dopo dei lavori di ricostruzione e d'ampliamento portati avanti nella seconda metà del XVII secolo e durati per diversi decenni. Grazie ai suoi quasi sessanta metri d'altezza, ai quali vanno ad aggiungersi i quattro metri e settanta della statua di Sant'Eufemia che vi si trova in cima, il campanile offre oggi ai visitatori la possibilità di ammirare un panorama unico, a metà fra il mare e l'entroterra istriano[1]. Eppure, in passato fu proprio l'altezza del campanile rovignese a giocare un importante ruolo in uno dei più tragici e sfortunati incidenti che colpirono la città. Infatti, il 20 febbraio 1936 durante un regolare viaggio di linea fra Trieste e Zara, un idrovolante della S.A. Ala Littoria andava a sbattere con l'ala sinistra contro il campanile rovignese, provocando la morte di due membri dell'equipaggio.

Prima di concentrarci più dettagliatamente sulla sciagura in questione, vale comunque la penna soffermarsi brevemente anche sulla storia dell'aviazione civile italiana nel periodo fascista, in modo tale da avere un'ottica più ampia sull'argomento. L'Ala Littoria, della quale faceva parte l'idroplano che andò a schiantarsi contro il campanile rovignese, nacque nel 1934 dalla fusione di diverse società più piccole che già operavano voli su tratte nazionali e internazionali, divenendo subito la compagnia aerea statale del regime. Fino a quel momento, comunque, già esisteva una compagnia nazionale istituita nel 1926 e denominata Società Aerea Mediterranea (SAM), la quale fu rinominata Ala Littoria il 28 ottobre 1934 in occasione dell'anniversario della Marcia su Roma. In seguito, durante il 1935 l'Ala Littoria

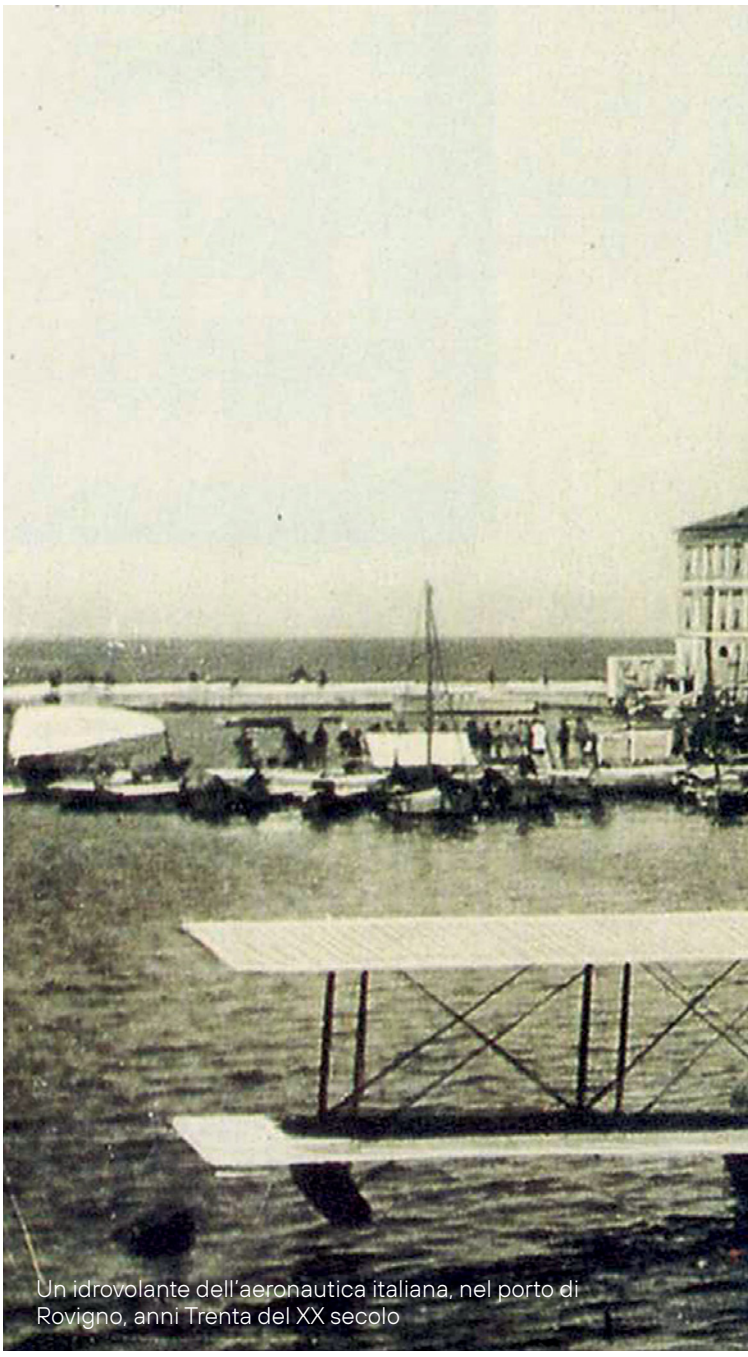


Il campanile di Sant'Eufemia, con la cupside ingabbiata da un'armatura e senza la statua della Santa, abbattuta dall'ala di un aeroplano il 20 febbraio 1936

assorbì anche le ultime due compagnie aeree private rimaste attive, cioè la Società Adria Aero Lloyd e la Nord Africa Aviazione, operanti rispettivamente in Albania e Libia. Con quest'acquisizione, la società diventava, di fatto, l'unica compagnia aerea italiana completamente nazionalizzata e sotto il controllo del Ministero dell'Aereonautica, dicastero gestito direttamente da Mussolini dal 1925 al 1929 e dal 1933 al 1943. Con la creazione dell'Ala Littoria, il regime puntava a ottenere soprattutto due risultati che nella prospettiva politica fascista erano di vitale importanza. Il primo, di natura propagandistica, serviva a dimostrare la qualità e la forza dell'aviazione italiana dinanzi alle altre potenze europee, mentre il secondo, di natura più pratica, doveva portare a un miglioramento della connessione e del trasporto fra le varie parti del Regno d'Italia, soprattutto dopo la proclamazione dell'Impero in seguito all'invasione

dell'Etiopia nel 1936. Nonostante ciò, la compagnia nazionale fascista rimase indietro alle principali società europee sia per numero di passeggieri trasportati, sia per grandezza di flotta e profitto. Inoltre, sebbene uno dei principali strumenti propagandistici fascisti fosse legato al principio di autarchia, gran parte dei motori dei velivoli italiani dipendeva dall'importazione proveniente dalla Gran Bretagna, Cecoslovacchia e Stati Uniti. Per quanto riguarda le destinazioni coperte, l'Ala Littoria forniva linee dirette, con soste tecniche dipendenti dalla lunghezza del tragitto, verso gran parte dell'Europa e le colonie in Africa orientale, concentrandosi però comunque soprattutto sul traffico interno e Mediterraneo. Per esempio, esistevano sei voli settimanali in idroplano che connettevano Trieste a Pola, Lussino e Zara, con la stessa frequenza mantenuta anche per i voli da Venezia verso Pola e Fiume[2]. Proprio durante uno di questi voli diretti da Trieste verso Zara, accadde il tragico incidente di Rovigno.

Come già menzionato, la mattina del 20 febbraio 1936 uno degli idrovolanti di linea della S.A. Ala Littoria, in viaggio da Trieste verso Zara, si trovò sopra la città di Rovigno proprio durante una situazione meteorologica avversa, contraddistinta da densi banchi di nebbia che riducevano la visibilità. Tenendo a mente che in passato a causa della mancanza della tecnologia odierna tutti gli aeromobili volvano generalmente a delle quote relativamente basse, non sorprende che in condizioni simili l'idrovolante si trovasse a un'altitudine così discreta. Secondo le fonti che riportarono i dettagli dell'accaduto, il velivolo andò a sbattere con l'ala sinistra proprio contro la statua di Sant'Eufemia, provocandone la caduta sul sottostante tetto del Dumo che fu di conseguenza sfondato dal suo peso. In seguito all'urto, il pilota tentò di raddrizzare l'idrovolante e virò verso il porto, ma dopo aver raggiunto in qualche modo i 15 metri di quota, l'apparecchio andò a schiantarsi fortemente contro l'acqua a causa delle avarie subite. Vista l'ora dell'accaduto, il porto della città era già ben affollato e quindi i soccorsi partirono immediatamente. I primi ad avvicinare il velivolo furono alcuni pescatori, dei palombari e il personale addetto ai lavori marittimi portuali, i quali grazie al loro rapido intervento riuscirono a trarre in salvo il secondo pilota Carlo Pentasulla, il radiotelegrafista Francesco Pedrini, e il ragazzo di bordo del quale i giornali riportarono solamente il cognome Vesnaver[3]. Purtroppo, i corpi del primo pilota Francesco De Piero e dell'industriale



Un idrovolante dell'aeronautica italiana, nel porto di Rovigno, anni Trenta del XX secolo

Pietro Bonetti di Zara furono estratti dallo scafo già senza vita[4]. Fra i sopravvissuti, il secondo pilota fu recuperato dall'idroplano in stato di asfissia ma, grazie all'ospedalizzazione presso il locale Ospizio Marino, tutti e tre furono presto messi fuori pericolo di vita. Oltre alle persone, l'idrovolante trasportava anche della posta e altri oggetti di valore, prelevati comunque con successo da quel che rimaneva dell'aeromobile. Le salme delle vittime furono invece portate al pianterreno del R. Tribunale, dove fu improvvisata una camera ardente. Lo stesso giorno

arrivarono a Rovigno anche i dirigenti della sezione polese e triestina dell'Ala Littoria, nonché il prefetto Oreste Cimoroni, il segretario federale Francesco Bellini, il questore e il console della 60a Legione *Istria* della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale. Secondo le fonti, il tragico incidente colpì profondamente gli abitanti di Rovigno, i quali si strinsero attorno alle vittime e parteciparono in massa ai funerali organizzati due giorni dopo[5]. Terminata la cerimonia di benedizione, le salme dei deceduti furono trasportate rispettivamente verso Pordenone, città natale del pilota De Piero e dove risiedevano sua moglie e i loro tre figli, e Pola, da dove il corpo di Bonetti fu trasportato con la motonave "Morosini" verso Zara[6].

Per Rovigno, comunque, la storia della tragedia aerea non finiva con il funerale delle vittime, ma terminava appena due anni dopo. Infatti, i danni provocati alla chiesa di Sant'Eufemia dallo scontro furono tali che la ristrutturazione terminò solamente nel luglio del 1938, quando la statua della santa protettrice rovignese fu ripristinata al suo posto. I lavori di preparazione per la

fase finale della posa della statua iniziarono in giugno, e combaciarono con una serie di opere pubbliche di restauro adibite all'abbellimento della città in vista del Congresso Eucaristico diocesano che si sarebbe svolto in settembre[7]. La restaurazione della statua, che ora pesava circa sei quintali, fu assegnata alla ditta Daciano Colbacchini di Padova, la quale impiegò due mesi per rimettere in sesto la copertura di rame che era stata danneggiata nella caduta, mentre la testa era fortunatamente rimasta in buone condizioni. La sera prima della posa, si tenne nel Duomo una solenne cerimonia che vide partecipare tutte le principali cariche politiche e religiose cittadine, durante la quale il parroco, il podestà, il segretario politico, il capitolo e il guardiano dell'impresario firmarono una pergamena che fu posta in un bossolo di zinco all'interno della statua. Il documento, preparato dall'ex commissario prefettizio Giacomo Calioni, fu sistemato vicino a un'altra pergamena che era stata collocata dentro la statua in occasione della sua inaugurazione nel 1758, quando in seguito a un incendio provocato da un colpo di fulmine, prese per l'appunto il posto di quella precedente fatta di legno e foderata in rame[8]. Il compito di preparare la struttura con la quale si sarebbe alzata la statua fino alla cuspide del campanile fu affidato alla ditta rovignese Notaristefano, coadiuvata dall'edile comunale Rino Colpi. Comprensibilmente, l'interesse della popolazione rovignese fu molto alto, tanto che già alle due e mezzo del mattino la chiesa e la zona vicina erano colme di persone. I lavori, infatti, iniziarono alle tre del mattino, mentre poco dopo le quattro la statua aveva già iniziato a salire verso la sua destinazione finale, raggiunta infine attorno alle sei. La stampa non perse occasione per evidenziare la velocità con la quale il tutto fu portato a termine, sottolineando la bravura degli ingegneri e dei lavoratori che per portare la statua a quasi sessanta metri di altezza costruirono un armatura in legno che ricopriva solamente l'ultima parte del campanile. Per ottenere questo risultato, gli artigiani Giovanni Sponza, Pietro Colizza, Antonio Dori e Giovanni Cuzzi lavorarono per nove giorni alla preparazione della piattaforma "facendo venire i brividi a chi li vedeva dal basso"[9]. Inoltre, il giornale polese *Il Corriere Istriano* riportava un aneddoto legato proprio a Giovanni Sponza, il quale sembrerebbe non avesse nessuna paura dell'altezza, tanto che mentre sette anni prima si trovava negli Stati Uniti, saltò addirittura in mare dal ponte di Brooklyn da un'altezza di sessanta metri, rimanendo, a differenza di molti altri, illeso[10]. Ad ogni modo, il costo totale del restauro e della sistemazione raggiunse le 25.000 lire[11], mentre a lavori conclusi, in segno di successo fu fatto sventolare dal campanile il Tricolore.

Come appena visto, la tragedia aerea che avvenne a Rovigno il 20 febbraio 1936 fu un evento che scosse vivamente la popolazione locale. Si trattò di un incidente che colpì doppiamente i rovignesi, dal lato umano per la drammatica dinamica che portò alla morte del pilota Francesco De Piero e dell'imprenditore Pietro Bonetti, da quello simbolico, invece, perché nella sciagura a farne le spese fu anche la statua della patrona rovignese, Santa Eufemia. Inoltre, l'importante partecipazione di tutte le principali cariche politiche della penisola ai funerali delle vittime, conferma l'eco che la tragedia ebbe anche ben oltre i confini cittadini. In conclusione, il drammatico evento dell'idroplano della S.A. Ala Littoria fu l'incidente aereo più grave in tempo di pace della storia rovignese, il quale, dovuto soprattutto alle pessime condizioni atmosferiche vigenti sulla città quello sfortunato 20 febbraio, risultò con la morte di due delle cinque persone che si trovavano a bordo del velivolo.

1 Per più informazioni riguardo ai culti dei santi protettori di Rovigno e sulla storia della chiesa rovignese, vedi per es.: *Translatio corporis beate Eufemia*, a cura di M. Budicin e A. Kliman, Pola, 2000; M. BUDICIN e J. DREMPETIĆ, *San Michele arcangelo: esempio particolare di chiesetta conservata sottoterra (sotto il sagrato meridionale di S. Eufemia di Rovigno)*, in "Atti", vol. XLVII, Rovigno, 2017, pp. 213-248.

2 Per più informazioni sulla storia della compagnia Ala Littoria, vedi per es.: F. CAPROTTI, *Profitability, Practicality and Ideology. Fascist civil aviation and the short life of Ala Littoria, 1934-1943*, in "The Journal of Transport History", n. 32, pp. 17-38.

3 *La sciagura aviatoria causata dalla nebbia nel cielo di Rovigno*, in "Corriere Istriano", Pola, 23 febbraio 1936, Pola, p. 2.

4 *Grave incidente d'aeroplano*, in "Io sono la Voce", Rovigno, febbraio 1936, p. 3.

5 *La sciagura*, cit., p. 2.

6 *Grave incidente*, cit., p. 3.

7 *Cronaca parrocchiale*, in "Io sono la Voce", Rovigno, maggio 1938, p. 2.

8 Per più informazioni sui testi delle pergamene, vedi: Ivi, *La statua di Santa Eufemia*, luglio 1938, pp. 2-3.

9 *S. Eufemia è tornata sul campanile*, in "Corriere Istriano", Pola, 12 luglio 1938, p. 3.

10 Ibidem.

11 *La statua di Santa Eufemia* cit., p. 3.

Albano e Ferruccio Albanese, "eredi" di Gregorio Draghicchio

DI ALBERTO ZANETTI LORENZETTI

Albano Albanese è stato uno dei principali personaggi dell'atletica giuliano-dalmata che visse il dramma dell'esodo. Era nato a Parenzo il 20 dicembre 1921 e rivelò le sue doti atletiche fra la fine degli anni Trenta e l'inizio degli anni Quaranta proponendosi come un'ottima promessa del vivaio istriano (assieme a Egidio Pribetti di Pola, Ovidio Bernes di Visignano e ai gemelli Pellarini di Capodistria) approdando a guerra finita alla Giovinezza di Trieste dove ebbe modo di affinarsi nelle gare in pista e nei concorsi. Eccelleva nei 110 ostacoli e nell'alto, specialità che gli portarono 11 titoli italiani (nove nelle barriere alte e 2 nel salto in alto), 14 maglie azzurre fra il 1947 e il 1954 e un quarto posto agli Europei di Bruxelles dove nella gara ad ostacoli mancò per un solo decimo il bronzo. Vinse ai Giochi internazionali universitari disputati a Parigi nel 1947, edizione che fu caratterizzata da violente polemiche che portarono ad un incidente diplomatico per l'annunciata presenza di atleti della Federazione universitaria triestina, una organizzazione facente capo all'UCEF, allora definito il "CONI jugoslavo di Trieste". Il tutto venne risolto da un energico intervento dell'ambasciata italiana che ottenne il ritiro – quantomeno formale – della delegazione filo-titina.

Ho conosciuto Albano in una giornata di caldo da record del nel giugno 2003 a un Convegno di presentazione del volume "Olympia giuliano-dalmata", edito dal Centro di Ricerche Storiche di Rovigno, organizzato a Trieste dalla locale Associazione nazionale atleti azzurri d'Italia, diretta per 32 anni dalla giavellottista Marcella Skabar (sei presenze in nazionale fra il 1957 e il 1962), ed al quale erano presenti anche la "penna" storica del canottaggio italiano Ferruccio Calegari ed esponenti

del mondo sportivo e giornalistico giuliano. Non potevamo non parlare della mia Brescia, dove aveva vissuto – provenendo dalla Giovinezza Sportiva di Trieste – una breve ma intensa stagione, quella del 1950, ricordando che con Armando Filiput la neonata società del prof. Sandro Calvesi presentava il meglio dell'ostacolismo nazionale, accennando poi alla doppietta ai Campionati nazionali – dove si era aggiudicato il titolo dei 110 ostacoli e del salto in alto – e l'amarezza della medaglia di legno ai Campionati d'Europa disputati nello stadio Heysel di Bruxelles. A fine stagione avrebbe ceduto al richiamo delle sirene di Gallarate, che già avevano ammaliato il velocista Tonino Siddi e che avrebbero accalappiato poco dopo anche Filiput.

Di carattere molto estroverso, con una abbronzatura che metteva ancora più in evidenza la vitiligine della pelle, spesso era protagonista di vicende che davano sfogo alla sua esuberanza. Soffriva di reumatismi che curava uscendo in mare con l'imbarcazione dell'amico fraterno Ottavio Missoni (che nella pesca – a detta di Albano – era meno bravo della moglie Rosita), indossando una muta per fare immersioni che definiva di gran beneficio. Ci hanno raccontato di sue incursioni a seriose riunioni con alla mano razioni di fritto misto di mare. Ma torniamo al nostro convegno. In quell'occasione non arrivò con materiale commestibile, ma con un cimelio che Marcella avrebbe più che volentieri esposto nella sua mostra permanente allestita nello stadio Nereo Rocco: una microscopica maglietta confezionata per lui dalla mamma con ricamata la scritta "G. Draghicchio – Parenzo". Il nome fa riferimento al parentino Gregorio Draghicchio, il ginnasiarca, cioè uno dei padri della ginnastica non solo triestina, ma addirittura italiana che fu eccellente istruttore, divulgatore di tecnica, risultati e statistiche attraverso pubblicazioni, e colonna della ginnastica dai sentimenti irredentistici che lo portarono ad assaggiare le imperial-regie galere. Il prof. Gregorio aveva lasciato anche un gran bel ricordo a Milano dove era andato a insegnare ai ragazzi dalla canotta blu della Pro Patria, quelli che si presentavano al grido di "zan zan le belle rane", motto di battaglia ripreso anche da Enzo Jannacci in una delle sue inconfondibili canzoni comico-surreali.

Draghicchio lasciò Milano poco tempo dopo l'attentato a Umberto I al Concorso ginnastico di Monza (aveva avuto un colloquio con il sovrano qualche attimo prima che Bresci riuscisse nell'intento regicida), tornando nella sua Parenzo dove trasformò il sodalizio di canottaggio "Adriaco" nella "Forza e Valore", vera e propria società di ginnastica. Morì improvvisamente a soli 51 anni. Atleti e dirigenti vollero che il suo nome fosse aggiunto a quello del sodalizio che divenne "S.G. Forza e Valore Draghicchio", evento che ci riporta alla piccola maglietta. Sono passati ormai più di dieci anni da quando, il 5 dicembre 2010, Albano ci ha lasciato.

Papà Albanese, battezzato Ferruccio Giuseppe, era nato il 13 dicembre 1891 nella sportivissima Parenzo appassionandosi subito all'attività agonistica praticando ginnastica, ciclismo e atletica. Non ancora tredicenne, correva l'anno 1903, lo troviamo premiato a un concorso interno della Forza e Valore e l'anno dopo ebbe inizio la lunga serie di presenze a Concorsi ginnastici. Dopo l'esordio a Gorizia nel 1905, seguirono a distanza di un anno dall'altro le partecipazioni al Concorso internazionale di Milano, al Concorso di Venezia del 1907 e al Concorso nazionale straordinario di Piacenza, organizzato subito dopo la conclusione dei Giochi olimpici di Londra in occasione delle celebrazioni per l'inaugurazione del nuovo ponte sul Po. Nel 1910 fu la volta del Convegno federale di Pistoia e del Concorso intersezionale di Genova che celebrava il 50.o anniversario della spedizione dei Mille. A seguire, nel 1911, fu la volta del Concorso internazionale di Torino che inaugurava lo Stadium, il nuovo impianto sportivo del capoluogo piemontese. In altre parole partecipò alle principali manifestazioni organizzate nell'ambito della Federazione Nazionale Ginnastica Italiana (FGNI) pur se suddito di Francesco Giuseppe.

Di tutta questa attività sappiamo i risultati, spesso lusinghieri, della società ginnastica parentina ma ben poco si può ritrovare sulle prestazioni individuali. Il motivo lo possiamo capire sfogliando Il Ginnasta, bollettino della FGNI: in questi imponenti Concorsi era concesso grande spazio all'attività di squadra, mentre ben poche notizie venivano date per le gare individuali, spesso citando il premio assegnato anziché il risultato tecnico. Possiamo citare ad esempio che al Concorso federale di Pistoia del 1911 Ferruccio guadagnò la medaglia d'argento per essersi piazzato al secondo posto nella "decisiva" dei 400 metri e che al Concorso internazionale di Torino fu premiato con medaglia d'oro e diploma, conquistando anche la medaglia d'argento piccola nella gara dei 400 metri. Nessun cenno al tempo e al piazzamento. Maggiori notizie che ci possono permettere di valutare quale fosse il suo valore ci vengono dai risultati ottenuti al di fuori delle prestigiose manifestazioni organizzate

Albano Albanese

Ferruccio Albanese

dalla Federazione ginnastica. Già nel 1907 il suo nome comparve la terzo posto del Giro podistico di Trieste (6,4 km) e da allora seguirono una serie di prestazioni che lo segnalarono come uno dei migliori atleti giuliani nelle gare di corsa nelle distanze fra i 100 e gli 800 metri a tutto il 1912. Poi se ne persero le tracce: aveva dovuto indossare la divisa grigia dell'imperial-regio esercito.

Lo ritroviamo in pista il 15 giugno 1919 a Pola impegnato sulla distanza anomala dei 480 metri e nel lungo, mentre nel salto in alto era presente Giovanni Vojak, futuro centrocampista della Juventus e della nazionale di calcio, conosciuto anche come Vojak I per distinguerlo dal fratello Oliviero. Nel frattempo Ferruccio aveva iniziato a gestire a Parenzo un negozio di generi alimentari e si era sposato, pianificando all'insaputa della moglie (secondo quanto ci riferì il figlio Albano) il viaggio di nozze con tappe in località dove avrebbe potuto gareggiare.

Se nel 1919 si era dedicato maggiormente alle gare di corsa, l'anno successivo ottenne i risultati di maggior rilievo nei concorsi raggiungendo durante i Campionati istriani (ai quali prese parte anche il velocista polese Vittorio Zucca, reduce dai Giochi olimpici di Anversa) la misura di 11,61 metri nel triplo, undicesima prestazione nazionale della stagione, vincendo anche il lungo e guadagnando il bronzo nell'asta.

Ai Campionati nazionali assoluti che ebbero luogo a Bologna il 18 settembre 1922 raggiunse il miglior piazzamento della sua carriera, classificandosi al quinto posto nel salto triplo. Sette giorni dopo a Parenzo si disputarono i Campionati provinciali dove partecipò alle gare dei salti in estensione venendo preceduto in classifica dal triestino Pietro De Jurco, personaggio di rilievo che avrebbe poi allevato generazioni di atlete e ginnaste giuliane di ottimo valore nazionale assieme a Giovanni Lorenzetti, presente anch'egli alla manifestazione unitamente a Vittorio Zucca e a Ettore Uicich, futuro primatista italiano di salto in alto e trasvolatore con Italo Balbo nei primi raid aerei di crocera, attività bruscamente interrotta da un incidente d'auto che gli costò la vita.

Le ultime notizie che riguardano l'attività atletica di Ferruccio provengono dai giornali del 1922, quando a Pola si aggiudicò la gara del lungo prendendosi la soddisfazione di battere Zucca. Dello stesso anno è anche la notizia del suo inserimento nell'elenco dei giurati della Federazione ginnastica, preludio alla sua lunga attività dirigenziale che lo portò a ad essere commissario federale della Federazione Italiana di Atletica Leggera per l'Istria e soprattutto a ricoprire per lungo tempo il ruolo di presidente della Forza e Valore di Parenzo, società che ricostruì nell'agosto 1945, ma che poco dopo dovette cessare l'attività per l'evoluzione politica che coinvolse l'Istria. Oggi lo possiamo ricordare come uno dei migliori atleti giuliani che gareggiarono negli anni a cavallo della Grande guerra, assieme ai velocisti Vittorio Tommasini ed Ermenegildo Tomel, al mezzofondista e ciclista Giovanni Cottur e all'eclettico Giovanni Lorenzetti.

Esule a Trieste, morì quasi centenario il 26 gennaio 1991.

Nel cuore della gente: Arsia, 28 febbraio 1940

DI ISABELLA FLEGO

La memoria può raggiare luoghi, avvenimenti, persone, lacrime e sorrisi, oggi, dalla coppa della vita faccio scorrere la penna, con umiltà e grande rispetto, come un chiaro ruscello sul campo dei minatori di Arsia in Istria. Essi, esiliati ormai nel mondo celeste, che diffonde e comunica, non si sono lasciati dietro la fama, ma senz'altro un'epoca - l'epoca del carbone per l'Italia prima e per la Jugoslavia in seguito - di nonni, padri e figli della fatica che rammemorano ferite ancora aperte.

Sono orgogliosamente figlia di una famiglia di minatori. È un mondo quello della miniera e io provengo da lì, dove la bellezza della vita all'aria aperta e al sole era quasi una virtù morale. Da esso mi arrivano suoni e voci assieme a quella di mio padre. Arrivano a volte all'orecchio del riposo e la alzano pure, indignati, come gli eroi morti dei canti epici. Hanno colore più vivace i miei morti, perché li ho conosciuti, con loro ho conversato e mi hanno insegnato a confidare in quello che può fornire speranza e che sopravvivere con tenacia e pazienza è la virtù dei poveri e degli inermi. Continuo a ricordare i loro discorsi scarni, perché uomini a disagio con le parole, i loro canti al *Dopolavoro*, dove consumavano in compagnia, tutti figli del buio dallo spirito di lealtà, la preziosa "*ombra de vin*" che la modesta condizione di casa consentiva loro. Sedevano in sobria dignità attorno al tavolo, pronti a riempire il silenzio della miniera e a sentirsi vivi tra i simili ed elevare il proprio essere. Tra il fruscio delle carte da briscola, i gridi per le battute del gioco della mora e qua e là un sorso scaricavano la tensione della miniera.

Lo spirito comunitario era forte e noi figli si cresceva nelle competenze cognitive e affettive in armonia con la realtà entro confinicomportamentali ben precisi, fatti pure di abitudini, orari, come per

esempio il rispetto per il silenzio quando i padri del turno di notte dormivano, e l'obbedienza. Nel processo educativo si condivideva tanto, persino la fame e la povertà.

Il silenzio della sirena, oggi, del trenino e dei solitari passi dei minatori, le nostre lucciole, sulla collina, non riesce a raccontare tante vite e la loro continua mancanza che, con la fantasia, vedo nell'oscura nube sopra Arsia sprofondata nel sonno del tempo.

Perché Arsia, la cittadina proiettata negli anni Trenta dall'architetto triestino Gustavo Pulitzer Finali? Perché Arsia è il luogo che nutre le mie radici, le mie nostalgie ed è l'Arsia dei minatori e della miniera sin dalla sua progettazione. E poi, perché il 28 di febbraio la cittadina ricorda la più grande sciagura mineraria dell'Italia.

L'alba del fatidico giorno del 1940 fu squarciata da un lugubre e prolungato suono della sirena che investì, con il suo ululato, ogni via e penetrò tutte le case.

Alla profondità di 280 metri nella Miniera di Carlotta era successo qualcosa di terribile, uno scoppio che si lasciò dietro 185 morti, tra i quali mio zio Gino, 200 feriti, 93 vedove e 242 orfani.

Ero piccola, ma il suono insistente e triste della sirena è rimasto impresso nel mio cuore al pari delle cose che ho amato da bambina.

Sul filo misterioso della memoria, avvolta in una luce di incertezza, ricordo la foga con cui mia sorella, due anni più di me, mi vestì, mamma e papà erano già usciti, per andare là dove tutta Arsia si era riversata: sul piazzale antistante la Direzione della miniera, i *bagni* per noi arsiani.

Lungo il viale dei platani, che si snoda al fianco del canale e conduce verso il centro, lei mi tirava e strattonava rabbiosamente e mi incitava a sveltire il passo, mentre la sirena continuava a gemere querula ed io a singhiozzare sonoramente e piena di paura a invocare la mamma. Giunte all'altezza della piazza ci sentimmo investire da urla e pianti e non si capiva bene da dove provenissero. Arrivate sul ponte che sovrasta il canale, sempre tirata per mano, una folla di donne, di minatori, di bambini, di fanciulle arruffate e spose irrigidite dal dolore che cercavano di dare conforto alle madri, senza colore in faccia e gli occhi e la fronte tristi, ci investì in pieno impedendo l'avanzare di un solo passo. Tutti che piangevano e si disperavano gridando e spingendo e la sirena che continuava a urlare senza pietà.

Qui sono rimasta fissata, e chiamando la mamma mi sono sciolta in un pianto dirotto. Ma la realtà sinistra della sciagura aveva il comando anche sul sospiro più lieve. Ho speso una cospicua parte della mia vita ad Arsia, resa centro minerario per eccellenza da uomini che hanno conosciuto lo sfruttamento e condizioni di lavoro disastrose.

La sirena, come unico canto tristissimo del 28 febbraio 1940, che si innalzava fino a seguire le nubi, ha accompagnato la mia paura e un senso forte di abbandono, perché l'attenzione di mamma e papà in quel giorno era tutta per il campo degli eroi sparso di morte. Ululava ancora tra le case, la sirena, quando finalmente mia sorella e io entrammo in casa, con nelle orecchie gemiti e tanta confusione.

Ho la consistenza pietosa di un'altra certezza che correva a ridosso dei giorni che seguirono: la zia rimasta vedova; vestita a lutto da capo a piedi, così nera e pallida in volto, passava più attraverso i miei

occhi piuttosto che attraverso i pensieri. Arroccata nel proprio cruccio aveva il vezzo di fermarsi alla porta, come sul margine di un commiato e, tenendosi appresso le mie cuginette orfane, piangere sonoramente invocando l'aiuto del Signore. Eh sì, perché la dirigenza non aveva accolto con squilli di fanfara il doveroso soccorso a risolvere i disagi lasciati alle famiglie delle vedove.

Nel calore dell'intimità della casa, la zia era entrata con la sua voce quasi di prepotenza. Per un bel po' in casa albergavano il silenzio e il dolore e ogni cosa sembrava vestita a lutto. Lei e le cuginette avevano bisogno di conforto e di aiuto per abituarsi a difendersi. Papà, ottimista verso la vita che, oltre il nero vedeva il sole e il mare di Rabaz, era la persona che poteva portarle a frugare nel ripostiglio delle speranze. Da qui la figura di papà ne esce eroica, superiore ai pericoli e alla morte, perché animata da giustizia e riscaldata da sentimenti di umanità. Col suo modo di dire le cose, modesto e umile al pari

della miniera,forte di una qualche dignità ricercava le parole; era paterno e, senza installare porte e finestre per tenere la zia lontana dalla vita, riusciva a soccorrerla e a calmarla. Noi bimbe invece, dopo un po' non c'eravamo più. I giochi ci chiamavano e in breve tempo, a seguito dei ieri tremendi con l'ingombro di tante sofferenze, ci sembrava di uscire dall'impervia strada dell'innocenza giocando giorni normali.

Del disastro, del gas velenoso (ossido di carbonio), delle squadre di soccorso, delle mine, della lampada di sicurezza, delle polveri di carbone, del grisou e del grave lutto che aveva colpito non soltanto Arsia, ma tutta l'Istria si parlò a lungo con rancore e con dolore. Quest'ultimo durò nel tempo.

Per la miniera non c'è folklore, ci sono le cose nude e terribili. C'è la storia del popolo dei minatori, inerme, che giornalmente ha combattuto tra la vita e la morte, con le sole armi del povero e della miseria. Io l'ho respirata, guardata e vissuta, quella miseria, dal di dentro. Essa è un sentimento tragico della vita, ma con una forte brama di vivere.

Anche le voci ufficiali parlarono del disastro e lo fecero attraverso le pagine del quotidiano "*Il Corriere Istriano,*" dell'Agenzia Stefani, la fonte ufficiale del governo in Italia e all'estero.

Ma esse sono state carenti, imprecise, fondate sulla menzogna, l'astuzia, l'irresponsabilità, prive di umanità e di rispetto, vagheggiando l'esistenza del cuore leale e onesto della miniera che batteva forte in tutti i minatori. Il racconto della disgrazia, espresso in forma cauta e la più offensiva, ridimensionava addirittura il numero complessivo dei morti; esso era avvolto tutto in una fosca nube, creata a dovere da mediatori piuttosto che responsabili, per volere e richieste precise degli interessi della Direzione della Miniera, che aveva trascurato le più elementari norme di sicurezza pur di aumentare la produzione e soddisfare le richieste dell'industria bellica e dei vari ingegneri e tecnici del Corpo Reale delle Miniere, spesso latitanti. L'intento era quello di attribuire la colpa della sciagura all'incuria dei minatori, a quei corpi bruciati senza voce, e di scoraggiare l'opinione pubblica a criticare chi di dovere. Tra le notizie false dell'accaduto il quotidiano, però, non aveva dimenticato di evidenziare con orgoglio "*la presenza dei gerarchi e l'efficienza dei soccorsi organizzati.*"

Il sabato successivo, 2 marzo 1940, il *Corriere Istriano* metteva in evidenza le onoranze funebri ad Albona, dove *"tutta la popolazione della cittadina veneta ha onorato i suoi fanti del lavoro,"* naturalmente senza tralasciare l'elenco delle autorità presenti. Lo stesso giorno pure la bassa Istria aveva onorato i propri defunti.

Nei giorni che seguirono, le notizie false continuavano a sminuire la tragedia; si voleva far credere che si era ristabilita la quotidianità normale. Tra i dirigenti il nudo interesse era

quello di guardare e contare i vagonetti del carbone italiano che andavano verso la *laveria di Stallie e* quindi verso il *porto di carbonamento* dell'Arsa in Valpidocchio.

Si doveva salvaguardare e tutelare la reputazione del governo e l'azienda statale, le vite umane erano un'altra cosa e appartenevano ad un altro mondo. Purtroppo la retorica politica non conosce tramonti e non sa che: "*Esser uomo tra gli umani / io non so più dolce cosa.*" (Umberto Saba).

Per lunghi decenni i 185 morti della Miniera di Carlotta rimasero nel sonno. Per fortuna esistono persone convinte che l'identità di una società si basa sulla memoria e chi la perde, perde l'anima. Una di esse è senza dubbio il signor Tullio Vorano, già direttore del Museo Popolare di Albona (Narodni Muzej Labin) in cui si conserva un copioso fascicolo che riguarda la più grande tragedia mineraria dell'Arsa e dell'Italia, completato con una copiosa documentazione ufficiale, reperita presso l'Archivio del Servizio Geologico Direzione Centrale e Energia Regione Autonoma FVG, redatta dai Carabinieri, dal Prefetto e dai vari organi di stato che visitarono allora la Miniera Carlotta. Grazie a questa, che non si accordava con le analisi della Direzione e suoi esperti, la pagina aperta, scritta nella lingua di alcuni ingegneri e periti tecnici, ha trovato la sua completezza nel mondo della verità.

Il signor Vorano, sensibile e onesto ricercatore, risvegliò nel 2007 la memoria di Arsia mineraria, attiva fino all'anno 1966, e i suoi martiri del lavoro, portando alla luce la verità, coinvolgendo amici e studiosi da Trieste, quali ad esempio quelli del Circolo di Cultura Istro-Veneta "ISTRIA," il signor Rinaldo Racovaz e altri, e dal FVG.

Attualmente, grazie all'impegno profuso in anni di amicizie, vicinanza e collaborazione della Comunità degli Italiani *"Giuseppina Martinuzzi"* di Albona con gli amici della miniera residenti in Italia, ad Arsia si ricordano ufficialmente i 185 morti del 28 febbraio 1940.

Oggi, a distanza di 100 anni dal primo sciopero e 81 anni dalla sciagura, siamo noi a ricordare che la miniera è rimasta fissata sul "*terlis*" dei minatori e che il loro lavoro ha fatto onore e continua a farlo ad Arsia, all'Italia e alla ex Jugoslavia, da potersene vantare in presenza di autorità croate e italiane.

Nella geometria del buon senso, visto i tempi cambiati, il comune di Arsia cerca di inserire nei suoi piani di sviluppo l'eredità della miniera. Infatti oltre a rendere accessibile un percorso nel pozzo di Carlotta, si restaurerà la ciminiera dell'ex centrale termica, oggi in un pietoso stato di degrado.

L'albonese e la miniera ricordano ancora proprio quest'anno: il centesimo anniversario della Repubblica di Albona, iniziata con lo sciopero dei minatori durato dal 2 di marzo all'8 di aprile del 1921, scoppiato nella famosa Piazza Rossa di Vines, attualmente in fase di ristrutturazione. Allo sciopero è legato pure il nome di mio nonno.

E' doveroso spendere qualche rigo sulle donne della miniera. Esse si sono spese per la miniera, con un lavoro massacrante e meno remunerato nei confronti dei maschi.

Le condizioni di lavoro nel mondo della miniera non erano migliorate affatto dopo la grande sciagura; i dirigenti avevano capito ben poco; alla fine erano rimasti loro, i minatori, i veri e dietro, la lunga scia di nomi scomparsi e le vedove, "*...mai vecchie /perché piene d'amore...*".

La loro posizione di spose, madri, vedove e vittime era molto fragile: la preparazione scolastica era scarsa, ma avevano un'educazione pratica, che permetteva di scoprire se stesse nel dolore e nelle difficoltà. Sapevano, ereditiere della capacità verso le tragedie e la predestinazione alle forme peggiori delle sciagure, guardare al mondo com'era e viverlo con dignità prima ancora di aver interiorizzato il lutto. Piene di dubbi, definite in rapporto al triste destino, soffocato il dolore non si arresero. Mancato il sostentamento del coniuge, spinte dall'ansia a pensare che cosa poteva succedere ai propri orfani, si sono trovate a dover sostenere il peso della famiglia e per tale ragione costrette a ricercare un lavoro remunerato. Profumate di buono e di giustizia si sono trovate a curvarsi e piegarsi, per lenire la loro posizione di vedove, e accettare di correre rischi, ubbidendo cupe in un assorto deferente silenzio della Direzione della Miniera, pur di assicurare il pane alla prole. Le offerte di lavoro, anche se mal remunerate, venivano accattate come benevole, ed erano sempre riferite a lavori umili: nella *laveria* a ingoiare polvere come il consorte defunto, in lavanderia a respirare aria umida, come donne di pulizia per non dimenticare i lavori domestici. Queste donne si sono guadagnate, non soltanto la simpatia e l'apprezzamento del popolo dei minatori, ma trovarono pure nei concittadini le parole necessarie e gesti di solidarietà. Sono state colte con il cuore da un popolo consapevole di sé e della propria identità, al pari dei loro morti.

Le donne, a Pirano, ripristinano la "voga alla veneta"

Sul "topo" della "voga veneta" Piran, della Comunità degli Italiani di Pirano (Gabrijela Dolinšek, Silva Parentin, Milka Sinkovič, Branka Žerjal sulla prua Amalia Petronio)

DI FRANCO STENER

Già nelle ultime annate degli anni Cinquanta, del XX secolo, nella rivista *Il Canottaggio*[1], si sottolineava l'esigenza di un rilancio della "voga alla veneta". Il vogare su barche tradizionali come "batèle" e "batàne", legato alla professione della pesca lungo costa, con particolarismi luogo per luogo, o portata avanti da appassionati fuori dagli orari di lavoro, si concluse a Muggia a fine secolo XX, in pratica con una regata estemporanea organizzata e proposta in occasione delle manifestazioni legate al Carnevale Estivo[2].

Dalla metà degli anni Sessanta, la progressiva introduzione dei motori fuoribordo, applicati poi ai comodi e più gestibili gommoni gonfiabili, più che alla proposta di scafi economici in plastica o vetroresina, pose fine alla presenza delle barche in legno, dei loro costruttori e di conseguenza del vogare stando in piedi, guardando le mète, con uno o due remi a testa; e quindi i due remi, che si incrociano appoggiando l'uno sull'altro durante la spinta o rimanendo liberi durante la spinta stessa. In entrambi i casi essi poggiano, parte per parte, su rudimentali forcole poste all'estremità di una traversa di legno, collocata a un terzo della barca,

verso poppa. Probabilmente il primo, con maggiore possibilità di imprimere più forza dall'appoggio incrociato dei remi, dava la possibilità di spingersi in mare aperto, mentre il secondo, a mio avviso, era più adatto a brevi spostamenti lungo costa.

In questi ultimissimi decenni ci furono vari tentativi in zona, specialmente nell'Istria slovena, per riprendere questa antica tradizione di voga, essi però non ebbero seguito. A Venezia la tradizione è stata mantenuta, grazie all'attenzione per questa specialità data dai numerosi circoli remieri presenti e in particolare per l'opera di proselitismo di alcune persone, tra cui Lino Farnea, già presente alla S.C. Diadora a Venezia Lido e poi al dirimpettaio Collegio Morosini[3]. A Rovigno si è mantenuta la tipica vogata per la presenza di pescatori lungo costa, sia professionisti che appassionati, affiancati da una sentita valorizzazione culturale del proprio modello di "Batàna", che viene affiancata dall'utile motore fuoribordo in caso di spostamenti a lunga distanza. Il 9 settembre 2004 è stato aperto di fronte alla radice del molo principale il frequentatissimo Ecomuseo della "Batàna", dedicato a questo tipo di imbarcazione, che ha ottenuto vasti consensi a livello mondiale.

Per quanto concerne le testimonianze scritte queste le troviamo nell'articolo di Aldo Cherini *Battelle e Battane dell'alto Adriatico* sulla rivista muggesana Borgolauro (Muggia, 1990) e nel volume *Batane Istre* (Pirano, 2008) di Slobodan Simič Sime. Inoltre notizie di antiche regate, in cui l'apporto femminile fu determinante, le troviamo in *Marine istriane* (Trieste, 1889) dello storico triestino Giuseppe Caprin, in *Pagine Istriane* (1905) dove Cesare Musatti commenta la cronaca della regata capodistriana del 1754 tra gli equipaggi di Muggia, Capodistria, Isola e Pirano, in Franco Stener nella sua opera sulla storia del canottaggio edita nel 1988 e nel libro di Isabella Flego *Girolamo Gravisi in dotte carte*.

Oggi cosa rimane della millenaria pratica del navigare d'un tempo con le barche tradizionali in legno, qualche regata di vela al terzo? Ma la "voga alla veneta" in piedi, che nasce molto prima del canottaggio moderno "all'inglese", sulla costa dell'Istria slovena non si pratica più. Le ultime "batèle" e" batàne" marciscono lentamente, dimenticate in qualche angolo lungo le rive. Ormai da una ventina d'anni, a Pirano e lungo la costa istriana, la "voga alla veneta" non si vede più; pochissime anche le presenze di imbarcazioni in legno tradizionali, un tempo costruite negli squeri locali.

Nel tentativo di far risorgere questa antica usanza nella Comunità degli Italiani di Pirano nasce l'idea di un progetto di salvaguardia e tutela delle tradizioni marinare. In "Casa Tartini" non ci si accontenta più di parlare e documentare solamente, considerando che un tempo anche le donne locali erano ottime vogatrici, da cui svariate piranesi e capodistriane riprendono a dedicarsi con tenacia e amore alla "voga alla veneta", anche grazie a ospiti eccezionali come Ugo Pizzarello e Luigi Divari che, oltre a parlare di barche a vela, hanno entusiasmato per gli approfondimenti sulla "voga alla veneta". Ecco che l'8 marzo 2014, un gruppetto di motivate donne assistono a Venezia alla regata femminile, in rappresentanza dei vari rioni, regatavano su colorate caorline dalla Giudecca a San Marco. L'entusiasmo, che già stava aumentando in loro, per una coinvolgente iniziativa in questo settore, si concretizzò con un intervento sul giornale periodico "Il Trillo" di Pirano nell'ormai lontano 2015: "Prendiamoci una pausa dai nostri impegni, e dedichiamoci all'arte della voga, una tradizione ormai in disuso.... invito le donne di Pirano di tutte le età, di rivolgersi alla Comunità... insieme organizzeremo un gruppo di donne vogatrici, ci abiliteremo a fare delle traversate a remi".

A Venezia, l'architetto navale Ugo Pizzarello, nato a Trieste ma di origini capodistriane e Luigi Divari si diedero da fare e riuscirono a portare a Pirano un'imbarcazione a remi, da utilizzare per la "voga alla veneta", trovando nel veneziano Giorgio Suppiej la persona sensibile, che mise a disposizione la sua barca a tempo indeterminato. Si trattava di un "topo" lungo m 7,50, largo m 1,60 con quattro forcole e quattro remi, pronto per essere usato. La vogatrice di poppa fa anche da timoniera, dando la direzione. L'imbarcazione venne portata a San Bortolo, dove era stato approntato l'ormeggio. Il canale di San Bortolo era storicamente frequentato dalle donne della zona, in particolare da Sicciole che, come a Strugnano, caricavano le loro imbarcazioni a remi, "topi" o "batàne", con frutta e verdura, che andavano a vendere ai mercati delle cittadine costiere vicine e al caso fino a Trieste.

Così, in seguito all'annuncio sul periodico "Il Trillo", si presentò una dozzina di donne motivate, che iniziarono a vogare "alla veneta", un impegno, che si perpetua ormai da sei anni.

Le donne piranesi sono andate a Venezia, alla Giudecca dove, presso la locale associazione di canottaggio, hanno iniziato a prendere confidenza con le barche tradizionali. Delle esperte veneziane

sono venute a loro volta a Pirano con fini didattici come la campionessa Orietta Bellemo.

Il serio impegno profuso nell’iniziativa ha portato le appassionate piranesi di “voga alla veneta” della Comunità “G. Tartini”, a prendere parte a diverse iniziative come la regata a remi nel Canale di Murter, riservata a sole donne, manifestazione patrocinata dal Museo del mare, dal Comune di Pirano e dalla Comunità di Betina. La cittadina di Betina, che si trova sull’isola dalmata di Murter, nelle Incoronate a sud di Zara, ospita il “Museo della costruzione navale in legno”, dove viene custodita una parte importante della cantieristica navale della costa dalmata, una tradizione che risale al XVIII secolo e che è viva ancor oggi. La barca simbolo è la ”betina gajeta”, una variante dell’imbarcazione tradizionale adriatica costruita sulle linee delle barche medioevali di Gaeta.

La caratteristica di questa barca è “l’opera viva” dritta e sottile, sottoposta a “un’opera morta” larga e tondeggiante, per agevolare le operazioni di pesca. La variabilità della forma si nota con evidenza nelle soluzioni di prua e di poppa, che presentano delle proprie impostazioni costruttive in prossimità della linea d’acqua. La propulsione è ottenuta da quattro remi di lunghezza di poco inferiore all’imbarcazione, spesso in legno di frassino, possenti e pesanti oltre i 15 chili con il girone di sezione quadrata e la lunga pala non molto larga.

La prima volta che le piranesi parteciparono a questa regata agostana di “gajete” con un equipaggio misto (una vogatrice era veneziana) si piazzarono al terzo posto, era l’anno 2017. Nell’edizione del 2018 le vogatrici, tutte appartenenti all’associazione, hanno difeso con onore il quarto posto su nove partecipanti. Il terzo posto del 2019, ha riportato le piranesi in “zona medaglia” nell’ambito della manifestazione.

Lungo la banchina del porto, di fronte alla struttura dell’ex pescheria e nei pressi dell’edificio della Polizia marittima di Capodistria, è approdato nel bel mezzo della mattinata di sabato 29 giugno 2019 il “topo” con le rematrici piranesi di “voga alla veneta”, applaudite da un gran numero di amici e autorità. La traversata, svolta in ottime condizioni metereologiche, è stata la premessa per la seguente e impegnativa escursione del mese successivo, che ha avuto Muggia come obiettivo finale.

Al primo mattino di sabato 27 luglio 2019, l’imbarcazione della “voga alla veneta” di Pirano si è staccata dal suo approdo dirigendosi alla volta di Muggia, affiancata dalla barca di appoggio “Stari maček”, condotta da Janez Sabec, sulla quale hanno preso posto la coordinatrice Amalia Petronio, l’equipaggio, che sarebbe stato impegnato nella seconda tratta del percorso, e i rappresentanti della “batàna salvorina”: Silvano Pelizzon, Dario Dobrovich e Marina Paoletić. Alle prime luci dell’alba Lauro Paoletić e Christian Petretich avevano raggiunto Pirano con la “batana salvorina” e si erano aggregati al gruppo in partenza.

A metà percorso, in prossimità di Punta Grossa, l’equipaggio, che vogava sul “topo” a quattro forcole, formato da Nadia Zigante, Branka Žerjal, Gabrjela Dolinšek, Milka Sinkovič è stato sostituito da Duška Žitko, Andreja Frelih, Valentina Budak, e Romana Kačič, che hanno raggiunto Muggia nella tarda mattinata, attraccando al pontile della canottieri S.N. “G. Pullino”, qui accolte da amici e membri del direttivo. Alla fine della cerimonia il numeroso gruppo si è distribuito sulle tre imbarcazioni e ha preso il largo, diretto verso Pirano, seguito dal maltempo, che lo incalzava da vicino ma fortunatamente senza coinvolgerlo.

NOTE

F. STENER, *Le società giuliano dalmate nei cento anni del remo italiano*, Trieste, 1988.

Consulti sull’argomento gli interventi di Amalia Petronio sul periodico *Il Trillo* di Pirano:

marzo-aprile 2014, n. 14, anno XXIV; settembre-ottobre 2014, n. 17, anno XXIV; novembre-dicembre, 2015, n. 24 anno XXVI; novembre-dicembre, 2016, n. 30, anno XXVI;

luglio-agosto, 2017, n. 34, anno XXVII; luglio-agosto, 2018, n.40, anno XXVIII. E su “L’eco de Piran”, n. 67, giugno 2014.

Un ringraziamento particolare va alla dott. Amalia Petronio di Pirano per le notizie fornitemi.

1 Il mensile venne edito dalla Federazione Italiana Canottaggio dal 1922 fino all’anno 2000.

2 *Il Piccolo*, Trieste lunedì 8 agosto 1994.

3 *La voga veneziana diventa internazionale*, in *Il Canottaggio* 7/1996, p. 30-31.

Il 50° volume degli Atti del Centro di ricerche storiche

DI RINO CIGUI

La rivista *Atti*, il primo numero risale al 1970, ha sempre manifestato un carattere "problematico", cioè quello di un gruppo di persone che si erano riunite in un'impresa condivisa non tanto perché avessero per ogni problema la medesima risposta, quanto perché sapevano di avere un orientamento di fondo e un modo comune di porsi di fronte alla storia, alla realtà, all'uomo. Nella sua cinquantennale produzione la rivista ha mirato non al colloquio dentro un gruppo chiuso, bensì al dialogo aperto e al confronto con tutte le persone di buona volontà, provenienti da qualsiasi paese, ambito culturale e linguistico o scuola di pensiero, tenendo conto dei dubbi e delle opinioni altrui senza perdere mai di vista quello che era ed è il nostro fine, riappropriarci del nostro illustre passato e, assieme ad esso, della nostra identità nazionale e umana.

Fine precipuo della rivista è stato ed è quello di offrire una testimonianza obiettiva e qualificata della storia e della cultura della componente nazionale italiana, mentre le va riconosciuto di aver mantenuto negli anni la connotazione di rivista di frontiera, con ampio orizzonte adriatico, e di essere stata sempre aperta al confronto con le storiografie croata, slovena e con quella della nazione d'origine, l'Italia. Gli *Atti* sono stati in passato e continuano a esserlo un luogo importante d'incontro non solo tra storici di diversa provenienza scientifica, ma principalmente tra esperti di varie generazioni che in questo mezzo secolo hanno scritto la storia dell'Adriatico orientale.

Grazie all'esperienza acquisita nel corso degli anni la rivista ha saputo adeguarsi anche alle nuove esigenze storiografiche: la storia politica ha lasciato sempre più spazio alla storia sociale, alle analisi economiche della società, ai movimenti demografici, alla storia sanitaria, alla cultura e alla mentalità popolare, cercando di far interagire nella narrazione e nell'approccio storico le diverse componenti nazionali e i due specifici ambienti istriani, quello "rurale" e quello "cittadino". Le 27.102 pagine che compongono i cinquanta volumi finora editi sono il risultato di 702 saggi scritti da 206 studiosi, corredati da innumerevoli illustrazioni e, soprattutto, arricchiti da un'importante documentazione archivistica pubblicata in trascrizione. Tra i risvolti dell'ampio ed eterogeneo panorama contenutistico si possono scorgere alcuni degli indirizzi metodologici che confermano l'importanza e la specificità del loro ruolo sia nell'ambito della CNI sia nell'ampio contesto storico-sociale e politico-culturale altoadriatico, un'area di particolare interesse e di contatto tra nazioni diverse.

Il cinquantesimo volume della rivista si compone di quattordici saggi per un totale di 556 pagine che andiamo brevemente a presentare. Ad aprire la sezione "Saggi" è **Matija Drandić** con lo studio *La popolazione di Rovigno nella seconda metà del XVI secolo*, nel quale l'autore presenta la situazione demografica di Rovigno durante la seconda metà del XVI secolo attraverso l'analisi dei registri parrocchiali dei battezzati (1560-1599) e dei morti (1554-1599).

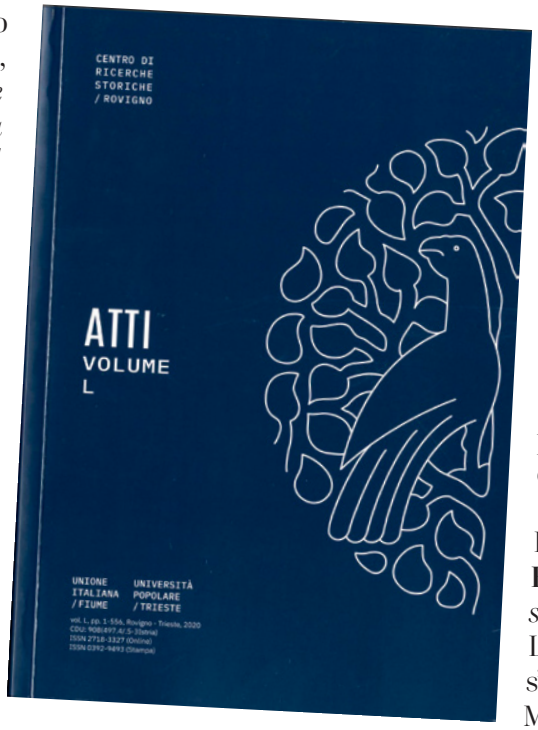
Sull'attività degli artigiani carnici presenti in Istria si focalizza invece il contributo di **Dean Brhan**, *Dentro la bottega cargnella. La struttura dell'impresa carnica in Istria*. Brhan rileva come le società artigianali e mercantili create dai Carnici fossero finalizzate alla facilitazione dell'ingresso sul mercato locale e all'accesso al credito necessario per intraprendere una nuova attività. I luoghi frequentati dagli artigiani *cargnelli* comprendevano sia le città che i villaggi più piccoli e relativamente isolati.

"Febbri volgarmente dette putride maligne, e contagiose". Nuovi documenti sull'epidemia di tifo esantematico del 1790-1792 a Trieste e nella Provincia dell'Istria è l'argomento trattato da **Rino Cigui**. Nei primi anni Novanta del XVIII secolo la regione adriatica settentrionale fu colpita da un'epidemia di tifo petecchiale. L'evento epidemico fu agevolato dalla pesante carestia del biennio 1788-89, che rovinò i raccolti compromettendo le difese immunitarie della popolazione, e dal secolare degrado sociale e ambientale in cui versavano le località colpite, riconducibile principalmente alle pessime abitudini e l'incuria igienica della cittadinanza.

Su un'altra grave congiuntura che colpì la penisola istriana nel primo ventennio dell'Ottocento si sofferma **Marko Jelenić** nel saggio *L'epidemia di fame e tifo del 1817 in Istria. Analisi comparativa.*

Nella storiografia europea il 1817 è noto come l'anno in cui si assistette a un significativo aumento della mortalità e ad una marcata crisi demografica, dovute all'oscillazione delle condizioni climatiche e al mutamento dei fattori politici e sociali, che generarono un ristagno economico e sociale.

Della complessa vicenda storico-religioso-politica del Patriarcato di Aquileia, che attraverso le sedi patriarcali filiate di Grado e Venezia contribuì alla formazione di un repertorio musicale sacro denominato comunemente "patriarchino", tratta il saggio di **David di Paoli Paulovich**, *A seicento anni dalla fine del Patriarcato di Aquileia (1420-2020). L'ultima eco del canto patriarchino nell'Alto Adriatico*. Questo vero e proprio canto, conservato da popoli di lingue diverse e dal clero, è sopravvissuto sino ai rivolgimenti ecclesiastici e storici del Novecento.



Chiude la sezione "Saggi" lo scritto di **Paola Delton**, *Contributo allo studio delle fiere e feste nel mondo tradizionale in Istria*, che vuole essere un contributo allo studio dei fenomeni festivi in Istria a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento, quando la società istriana era ancora di tipo rurale-preindustriale-contadino. L'utilizzo di varie fonti ha permesso all'autrice di indagare le feste, le fiere e i mercati in un periodo storico che conserva ancora molti aspetti della società tradizionale.

Ricca di contenuti anche la sezione "Note e documenti", che si apre con il contributo di **Tullio Vorano,** *I regesti dei processi criminali del podestà di Albona-Fianona Iseppo Diedo del 1578-1579.* Gestire la giustizia era uno dei compiti più importanti dei podestà veneti, tutte le categorie di abitanti, dai più umili servi fino ai nobili, potevano chiedere giustizia al podestà, una circostanza che indica come il tribunale veneto fosse all'epoca molto democratico e moderno.

Palmiro Bonini tratta invece *Villanova del Quieto e la Visitatio Apostolica del cardinale Agostino Valier (1580). Strategie per la conquista dell'autonomia*. Scopo di questo lavoro è di illustrare, sulla scorta dei protocolli della *Visitatio* di Agostino Valier, le strategie messe in atto dai "vicini" di Villanova del Quieto per perseguire, in un secolo di lotte contro la natura, gli uomini e le istituzioni, l'autonomia della Villa.

Di argomento religioso pure il contributo di **Ljudevit Anton Maračić**, *Il convento e la chiesa polese di S. Francesco in base alle più recenti ricerche d'archivio*, nel quale l'autore fornisce nuovi dati sulla chiesa e convento francescani desunti dalle ricerche effettuate nell'archivio della Provincia croata di San Girolamo a Zagabria, mentre **Slaven Bertoša** *Del castello di Lubenizze sull'isola di Cherso con particolare riferimento a un'investitura veneziana del 1793* analizza un documento recentemente scoperto nell'Archivio di Stato di Venezia con il quale le autorità veneziane concessero alla povera comunità isolana di usufruire del terreno pubblico per sollevarne le sorti economiche.

Le vicende del nobile casato dei Rota sono approfondite da **Franco Rota** nel contributo *Momiano fra storia e cultura. Il casato dei Rota*. La famiglia, originaria di Bergamo, s'insediò nel castello feudale di Momiano alla metà del XVI secolo lasciando un'impronta indelebile nella cultura, nel paesaggio urbano e nel contesto sociale di questa parte dell'Istria.

Una raccolta di ricette vallesi in dialetto istrioto viene, invece, offerta da **Sandro Cergna** nel saggio *Ricette vallesi con testi in dialetto istrioto di Giovanni Obrovaz*, dalla quale si possono ricavare notizie riguardanti la secolare realtà culinaria ed enologica della comunità vallese.

Claudio Pericin (*Piante commestibili dell'Istria)* getta uno sguardo sull'uso delle piante selvatiche commestibili nella cucina istriana per ciò che hanno rappresentato nel passato e per ciò che tuttora significano, mentre chiude il volume **Franco Stener** con lo studio *Il sacrificio della vita sul lavoro ricordato ad Arsia da una nuova campana* in cui si ricorda l'incidente occorso nella miniera di carbone di Arsia nel 1940 e la campana fusa per ricordare l'ottantesimo anniversario della tragedia.

Gabriello Puliti (ca. 1580-1642/3): francescano, compositore, "Accademico armonico detto l'Allegro"

DI PAOLA DELTON

Il nuovo volume della *Collana degli Atti*, il 49°, è un'opera scritta a quattro mani da fra Ljudevit Maračić, autorevole conoscitore della storia religiosa dell'Istria e in particolare della storia della Provincia croata di San Girolamo dei frati conventuali, ed Ennio Stipčević, rinomato studioso di musica rinascimentale e barocca croata, nonché esperto delle relazioni culturali e musicali tra Italia e Croazia.

Come si legge nella nota introduttiva, il volume non è una sintesi monografica, non offre una visione d'insieme delle più importanti ricerche esistenti sull'opera e sulla vita del compositore Gabriello Puliti, ma pone l'accento su alcuni aspetti nuovi, non ancora messi in luce, e sulla contestualizzazione dell'operato del Puliti. Egli ha lasciato, nella sua epoca, una profonda traccia di uomo di chiesa, di musicista e di intellettuale e il libro segue proprio queste tracce. Il primo capitolo, scritto da fra Ljudevit Maračić, offre un'immagine completa della partecipazione del Puliti alla vita della sua comunità religiosa, quella dei francescani conventuali. Il secondo, a firma di Ennio Stipčević, propone quella che finora è la più dettagliata analisi dell'alquanto complessa bibliografia e delle raccolte di composizioni del Puliti. Il capitolo conclusivo, pur accennando ai singoli rapporti, già studiati, del Puliti con i circoli intellettuali dell'Istria, e in particolar modo con i poeti dell'epoca, pone in luce pure quelle fonti, autografe e stampate, che finora sono state scarsamente usate.

In questo volume vi è la più completa bibliografia oggi esistente di tutte le opere del Puliti – le opere complete, quelle conservate in modo frammentario e quelle perdute - e comprende anche trascrizioni di dediche, poesie e altri paratesti.

Quest'opera riporta all'attenzione un periodo della storia istriana relativamente poco indagato e permette di conoscere la partecipazione del Puliti alla vita della sua comunità religiosa, quella dei francescani conventuali, e la ricca e complessa bibliografia e le raccolte di composizioni dello stesso. Gabriello Puliti, compositore francescano di origini toscane, organista, liutista, poeta della prima metà del Seicento, fu attivo a Pola, Muggia, Capodistria, Pirano ed Albona, e in quest'ultima città istriana fiorì il suo legame con la famiglia patrizia dei Negri che furono suoi mecenati e lo sostennero nella pubblicazione di composizioni profane. Questo libro ci dà anche la possibilità di conoscere meglio la cerchia letteraria e culturale dei Negri ad Albona, così come le relazioni con altri centri culturali del tempo, Capodistria e Venezia in primo luogo.

Le navi da battaglia austro-ungariche nella Prima Guerra Mondiale 1914-1918

DI MARCO ZELASCHI

L'idea del libro è nata dopo un impegnativo lavoro di ricerca intrapreso insieme all'amico e socio dell'Associazione Marinara Aldebaran di Trieste Gianni Grusovin. Ci eravamo resi conto che su molti siti e libri specializzati dedicati all'I.R. Marina da guerra figuravano vari errori, in particolare, su alcuni nominativi di navi varate al cantiere San Marco di Trieste di proprietà dello Stabilimento Tecnico Triestino. Tale disguido fu determinato dal cambio di numerazione degli scali in muratura dopo il 1918, che probabilmente indusse in errore gli addetti del cantiere durante la catalogazione delle fotografie negli anni successivi. Da qui ebbe inizio l'indagine per assegnare il giusto nome e la corretta posizione sullo scalo alle navi varate a Trieste. Dopo circa tre mesi di confronto e analisi di tutto il materiale fotografico e dei documenti dell'archivio storico dei cantieri riuscimmo a rivedere tutti gli errori. Capii allora che tale argomento poteva essere un buon punto di partenza per la realizzazione di un libro sui vari delle navi da battaglia austro-ungariche al cantiere San Marco di Trieste. Pensai "Ma perché limitarsi ai vari?", visto che sarebbe stato interessante far conoscere anche la vita operativa delle navi, in particolare le azioni intraprese durante il primo conflitto mondiale. Mi misi all'opera e con mia sorpresa mi resi conto che non esisteva nessun volume in lingua italiana, che illustrasse le unità costituenti la spina dorsale della flotta austro-ungarica, ossia le corazzate; navi queste, che a cavallo tra il XIX e XX secolo, rappresentavano il fiore all'occhiello della tecnologia navale moderna. Gli unici volumi che affrontano tale argomento provengono dall'estero e sono scritti soprattutto in lingua tedesca.

Il libro si sviluppa in modo cronologico partendo dall'ultima nave casamatta ad essere stata varata dall'I.R. marina da guerra (1875) sino alla descrizione di tutte le navi da battaglia prodotte dall'Impero austro-ungarico negli anni successivi, che hanno partecipato attivamente alla Prima Guerra Mondiale. Le prime due navi descritte nel libro non appartengono a nessuna classe perché varate come singole realizzazioni al contrario di quelle successive, che furono suddivise in classi d'appartenenza.

Si è cercato quindi di organizzare i capitoli suddividendoli in tre parti. La prima è dedicata a tutti gli aspetti tecnici della singola nave o delle unità appartenenti alla classe, ad esempio le dimensioni, il dislocamento, la tipologia di protezioni adottate sulla nave, le artiglierie imbarcate a bordo (per cui è stata condotto uno studio approfondito). Tutti gli elementi sono stati raccolti da molteplici fonti bibliografiche sia italiane sia tedesche. Nella seconda sezione viene raccontata la storia della nave fino alla data del 28 luglio 1914 (scoppio del conflitto); in essa si parla del varo, della vita dell'unità in tempo di pace, delle esercitazioni, delle modifiche subite e delle visite ufficiali dei numerosi membri della corte viennese. Infine, nella terza parte si descrivono le azioni condotte durante la Prima Guerra Mondiale, sia all'inizio della guerra contro le forze francesi ed inglesi sia le azioni belliche contro il nemico italiano. Sono stati esaminati con attenzione gli eventi principali come: i bombardamenti contro il Monte Lovcén, l'incursione contro la costa italiana del 24 maggio 1915, il cannoneggiamento delle postazioni italiane a Cortellazzo, l'affondamento della corazzata costiera *Wien* nel porto di Trieste, l'azione di Premuda con il siluramento della *Szent István* e l'affondamento gli ultimi giorni della guerra della *Viribus Unitis*. Un altro aspetto su cui ci si è soffermati è il destino finale delle singole navi e i reperti da esse salvati, che sono ancora visibili al giorno d'oggi.

Notizie in breve

Il 15 giugno 2021, presentate in modalità Webinar - piattaforma Zoom due nuove pubblicazioni: il cinquantesimo volume degli *Atti* e *La Ricerca* n. 79. Sono intervenuti il direttore del CRS Raul Marsetič, il direttore della collana Rino Cigui e Massimo Gobessi, giornalista RAI, il quale ha illustrato i 14 contributi presenti nelle 556 pagine del volume. A concludere Nicolò Sponza con il nuovo numero del bollettino del CRS.

Il 24 giugno 2021, visita di studio al CRS di un gruppo di dottorandi e post-dottorandi , guidati da Jasenka Gudelj dell'Università Ca' Foscari di Venezia, in seno al progetto finanziato dalla European Research Comission (ERC) intitolato *La cultura architettonica dell'Adriatico orientale in epoca moderna* (AdriArchCult).

Il 9 luglio 2021, presso il Centro di Ricerche Storiche di Rovigno, si è tenuto un incontro istituzionale tra il direttore Raul Marsetič e il Presidente dell'Associazione delle Comunità Istriane David Di Paoli Paulovich con scambio reciproco delle ultime pubblicazioni. Di Paoli ha visitato il Centro, con cui peraltro collabora da studioso, apprezzando

l'incremento editoriale e culturale raggiunto anche in tempi di emergenza sanitaria. Parimenti Marsetič ha espresso soddisfazione per l'attività portata avanti dalle Comunità Istriane. La valorizzazione della cultura istriana di matrice istroveneta è obiettivo comune pertanto si è convenuto di intensificare le collaborazioni future.

Il 23 settembre 2021, Rino Cigui e Paola Delton, ricercatori del CRS, hanno rilasciato un intervista ad Alessandra Argenti-Tremul di TV Capodistria sull'eredità di Venezia a Umago e Dignano.

Il 28 settembre 2021, nel corso di una conferenza stampa nella sala Bernardo Benussi del nostro Istituto, è stato presentato il volume N. 49 della Collana degli Atti, *Gabriello Puliti (ca.1580–1642/3): francescano, compositore, "Accademico armonico detto l'Allegro*" di Ljudevit Anton Maračić e Ennio Stipčević. Sono intervenuti la direttrice della Collana degli Atti Paola Delton e Ljudevit Anton Maračić, coautore del volume.

Il 5 ottobre 2021, visita al CRS della II Liceo generale della Scuola media superiore italiana "Dante Alighieri" di Pola, accompagnati dalla capoclasse prof.ssa Marta Banco. A ricevere i graditi ospiti è stato il direttore Raul Marsetič.

Il 25 ottobre 2021, attraverso una conferenza stampa è stato comunicata l'ultimazione dei lavori di ristrutturazione della facciata della sede del Centro di Ricerche Storiche. L'intervento è stato finanziato

dal Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale della Repubblica Italiana, che per il tramite dell'Università Popolare di Trieste ha elargito 98.655 kune, ossia 13.000 euro, e l'Unione Italiana, che ha messo a disposizione del CRS i mezzi dell'Ufficio governativo per i diritti umani e per i diritti delle minoranze nazionali, erogando 21.000 kune, per un totale di 119.655 kune. I lavori sono stati eseguiti dalla ditta rovignese "V.B. Dom".

Il 29 ottobre 2021, nella Sala Bernardo Benussi è stato presentato il volume *Le navi da battaglia austro-ungariche nella Prima Guerra Mondiale 1914-1918* di Marco Zelaschi, pubblicazione nata come coedizione tra il CRS e l'editore Aviani & Aviani di Udine. Sono intervenuti il direttore CRS Raul Marsetič, la ricercatrice Orietta Moscarda e l'autore dell'opera Marco Zelaschi.

Partecipazione dei ricercatori a Convegni e Seminari

Nel mese di maggio, la ricercatrice Orietta Moscarda nell'ambito della collaborazione tra Centro di ricerche storiche di Rovigno e Museo Etnografico dell'Istria ha partecipato al progetto internazionale, finanziato dall'Unione Europea, *Identity on the Line*.

Il 20-21 maggio, a Parenzo si è tenuta la X Biennale storica istriana. Tema del convegno scientifico internazionale *Corpus, carnalitas...: corpo e corporeità nella storia dell'area adriatica / o tijelu i tjelesnosti u povijesti na jadranskom prostoru*. Vi hanno partecipato Rino Cigui con la relazione *Curare i mali del corpo. La Teriaca (Triaca) Magna e le sue leggendarie virtù terapeutiche* e Matija Drandić con la relazione *Identità sigillate – il significato dei segni sul corpo in Istria e nell'Adriatico settentrionale nella prima età moderna*. La manifestazione si è svolta interamente online, a causa la pandemia del virus COVID-19.

Il 12-16 luglio 2021, a Gardone Riviera (Brescia) presso il Vittoriale degli Italiani ha avuto luogo la prima Scuola Estiva dedicata alla storia del Confine orientale, promossa dal Gruppo di lavoro composto da rappresentanti del Ministero dell'Istruzione e da rappresentanti delle Associazioni Esuli Istriani, Fiumani e Dalmati, tema *Le vicende del Confine orientale e il mondo della scuola - Il difficile Novecento del Confine orientale. Dal Risorgimento italiano alle prospettive europee*. Vi ha preso parte come relatrice Orietta Moscarda con *L'Istria nel dopoguerra: il potere popolare*.

Il 7 settembre 2021, presso la sede del Centro di ricerche storiche ha avuto luogo la seconda fase del progetto europeo *Identity on the Line*, portato avanti dal Museo etnografico dell'Istria nell'ambito del progetto EU Creative Europe *Identità a rischio*, con lo svolgimento di un seminario internazionale *Affrontare un'eredità difficile: tra fatti storici e narrazioni personali / Nositi se s teškim naslijedem: izmedu povijesnih činjenica i osobnih naracija*, al quale hanno aderito numerosi partner provenienti dalla Svezia, Danimarca, Polonia, Norvegia e Slovenia. All'incontro di studio è intervenuta Orietta Moscarda con la relazione *Studi e ricerche sull'esodo dall'Istria nel secondo dopoguerra / Studies and Research on the Exodus from Istria in the aftermath of World War II.*

Il 21 settembre 2021, organizzato dall'Agenzia per l'educazione e la formazione (AZOO) e dal Centro di ricerche storiche di Rovigno, presso la sede del nostro Istituto si è tenuto il seminario di aggiornamento professionale per docenti delle materie identitarie nelle scuole della verticale italiana nell'ambito della riforma curricolare: *Viaggio nella storia e nella storia dell'arte dell'Istria e del Quarnero. Giornate europee del patrimonio culturale. Il territorio di insediamento storico quale strumento per la realizzazione degli esiti dei Curricoli disciplinari delle materie formative e identitarie nella scuola elementare e media superiore.* Sono intervenuti i ricercatori Rino Cigui con *Endemie, epidemie e pandemie in Istria tra medioevo ed età contemporanea*, Matija Drandić con la relazione *Identità sigillate: il significato dei segni sul corpo in Istria e nell'Adriatico settentrionale nella prima età*

moderna e Diego Han con *La società istriana nel primo dopoguerra: continuità e discontinuità di una regione di frontiera*. A fare gli onori di casa il direttore Raul Marsetič che ha illustrato il lavoro portato avanti del Centro, accompagnando i graditi ospiti in un breve *tour* lungo gli ambienti dell'Istituto.

Nuovi Arrivi in evidenza

BATTISTELLA, Antonio. - Una campagna navale veneto-spagnuola in Adriatico poco conosciuta. - Venezia : R. Deputazione, 1922. - 141 pp. ; 24 cm.

BENUSSI, Libero. - Dizionario della terminologia delle piante e della terminologia marina nel dialetto istrioto di Rovigno con un inserto La batana e la sua vela / a cura di Franco Crevatin - Eliana Moscarda Mirković. - Trieste : EUT, 2021. - 201 pp. : ill. ; 21 cm.

BONFIGLIOLI, Chiara. - Women and Industry in the Balkans : The Rise and Fall of the Yugoslav Textile Sector. - London - New York : I. B. Tauris, 2020. - 352 pp. ; 220 pp. : ill. ; 22 cm.

BONIFACIO, Marino. - Dizionario dei cognomi di Trieste, dell'Istria, del Quarnero e della Dalmazia : Secondo volume. - Trieste : Luglio Editore, 2018. - 428 pp. : ill. ; 24 cm.

CICCARELLI, Andrea. - Opuscoli riguardanti la storia degli uomini illustri di Spalato e di parecchi altri dalmati. - Ragusa : Antonio Martechini, 1811. - 107 pp. ; 21 cm.

COSTACURTA, Angelo - TAZZER, Sergio. - Malvasia il vino prezioso d'Oriente che Venezia rese nobile nel Mediterraneo. - S.l. : Edizioni Kellermann, 2020. - 127 pp. : ill. ; 21 cm.

CRAMER, Giovannini Rita - NERETICH, Franko. - I primi cinquant'anni di turismo a Lussino = The first fifty years of tourism at Lussino = Prvih pedeset godina Lošinjskoga turizma. - Lussinpiccolo = Mali Lošinj : Comunità degli Italiani di Lussinpiccolo = Zajednica Talijana Mali Lošinj, 2015. - 311 pp. : ill. ; 30 cm.

DURAKOVIĆ, Lada - KOKANOVIĆ, Marković Marijana. - Franz Lehar - kapelnik Carske i kraljevske mornarice u Puli (1894-1896). - Pula = Pola : Povijesni i pomorski muzej Istre = Museo storico e navale dell'Istria, 2020. - 166 pp. : ill. ; 24 cm.

FIUME 1919-2019 : Un centenario europeo tra identità, memorie e prospettive di ricerca - Atti del convegno internazionale di studi sull'Impresa fiumana - Fondazione Il Vittoriale degli Italiani Gardone Riviera, 5-6-7 settembre 2019. - Cinisello Balsamo : Silvana Editoriale, 2020. - 510 pp. : ill. ; 21 cm.

GOBETTI, Eric. - E allora le foibe? - Bari-Roma : Editori Laterza, 2020. - 116 pp. : ill. ; 20 cm.

GUŽVICA, Stefan. - Prije Tita : Frakcijske borbe u Komunističkoj partiji Jugoslavije 1936-1940. - Zagreb : Srednja Europa, 2020. - 156 pp. ; 24 cm.

ISTRIA religiosa e civile tra età moderna e contemporanea : Miscellanea di studi in memoria di Antonio Miculian / a cura di Rino Cigui - Kristjan Knez - Chiara Vigini. - Pirano : Società di studi storici e geografici, 2020. - 590 pp. : ill. ; 24 cm.

KRUH težaka : Ruralna prošlost Vodnjana = Il pane della terra : Il passato rurale di Dignano. - Vodnjan = Dignano = Pučko otvoreno učilište = Università popolare aperta, 2021. - 185 pp. : ill. ; 29 cm.

PARONIĆ, Samanta. - Župa Barban u XIX. stoljeću : Demografska slika kroz prizmu matičnih knjiga. - Zagreb : Srednja Europa, 2020. - 418 pp. : ill. ; 24 cm.

PICTURA Dantis : Visioni dell'inferno / a cura di Antonia Blasina Miseri. - Trieste : Associazione Culturale Il Ponte rosso, 2021. - 91 pp. : ill. ; 22 cm.

PRIMA (La) Esposizione Provinciale Istriana di Capodistria : Trieste e l'Istria al tramonto dell'Austria-Ungheria - Atti del convegno di studi Capodistria, 29-30 ottobre 2010 / a cura di Kristjan Knez - Rino Cigui. - Pirano : Società di studi storici e geografici, 2019. - 458 pp. : ill. ; 24 cm.

RIJEKA i okolica u mađarskim putopisima XIX. stoljeća / a cura di Csaba G. Kiss - Franciska Ćurković-Major. - Zagreb : Srednja Europa, 2020. - 266 pp. : ill. ; 21 cm

ROSA, (De) Diana. - Amene e dolci colline : Viaggio nell'Istria del Catasto franceschino 1818-1829. - Trieste : Deputazione di Storia Patria per la Venezia Giulia - Comunicarte Edizioni, 2020. - 303 pp. : ill. ; 20 cm.

SCOTTI, Giacomo. - Sei più cinque donne con la penna in mano : Scrittrici e poetesse dell'Istria e del Quarnero. - Trieste : Vita Activa Edizioni di ACID, 2020. - 307 pp. ; 21 cm.

ŠARIĆ, Tatjana. - U vrtlogu komunizma: madi Hrvatske 1945.-1954. - Zagreb : Hrvatski državni arhiv, 2017. - 541 pp. : ill. ; 24 cm.

TATIĆ, Danijel. - Tvrđava Pula : Fortifikacijski sustav glavne austrougarske ratne luke. - Zagreb : Despot Infinitus, 2021. - 167 pp. : ill. ; 28 cm.

Pubblicazioni CRS 2020-2021

ATTI L

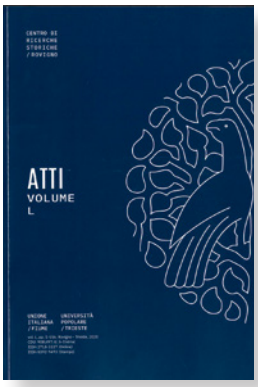
QUADERNI XXXI

COSTUMI POPOLARI DELL'ADRIATICO ORIENTALE. LA COLLEZIONE DEL CENTRO DI RICERCHE STORICHE DI ROVIGNO di P. Delton

GABRIELLO PULITI (CA. 1580 – 1642/3): FRANCESCANO, COMPOSITORE, "ACCADEMICO ARMONICO DETTO L'ALLEGRO di Lj. A. Maračić – E. Stipčević

LE NAVI DA BATTAGLIA AUSTRO-UNGARICHE NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE 1914-1918 di Marco Zelaschi (coedizione con Aviani & Aviani editori)

LA RICERCA n. 79 (Bollettino)



Pubblicazioni CRS in corso di stampa

QUADERNI XXXII

RICERCHE SOCIALI 26

IL COMPLESSO FRANCESCANO DI POLA di A. Krizmanić